

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **118 (2000)**

Heft 23

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Nr. 23

9. Juni 2000
118. Jahrgang
Erscheint wöchentlich

Redaktion SI+A:

Rüdigerstrasse 11
Postfach, 8021 Zürich
Telefon 01 288 90 60
Telefax 01 288 90 70
E-Mail SI_A@swissonline.ch

Herausgeber:

Verlags-AG der akademischen
technischen Vereine

USIC-Geschäftsstelle:

Telefon 031 382 23 22
Telefax 031 382 26 70

SIA-Generalsekretariat:

Telefon 01 283 15 15
Telefax 01 201 63 35
E-Mail gs@sia.ch
Normen Tel. 061 467 85 74
Normen Fax 061 467 85 76
Internet <http://www.sia.ch>

GEP-Geschäftsstelle:

Telefon 01 632 51 00
Telefax 01 632 13 29
E-Mail info@gep.ethz.ch

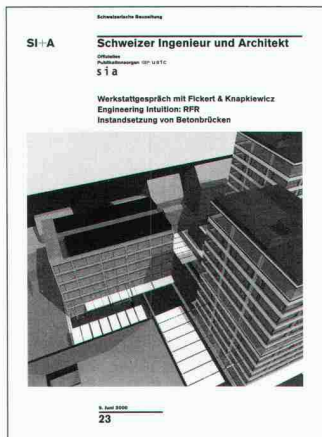
Inhalt

Standpunkt	3	<i>Richard Liechti</i> Die S-Bahn Zürich, eine Erfolgsgeschichte
Architektur	4	<i>Inge Beckel</i> Labile Gleichgewichte
Konstruktion	8	<i>Nina Rappaport</i> Engineering Intuition: RFR
Bauerneuerung	23	<i>Christian Menn</i> Zustandsermittlung und Instandsetzung von Betonbrücken <i>Walter Frei, Lorenz Keller, Klaus Brauch</i>
Technische Praxis	27	Orientierter Bohrlochscanner
Wettbewerbe	37	Laufende Wettbewerbe und Ausstellungen
Mitteilungen	38	Verbände. Bauten. Wirtschaft. SIA-Informationen. Veranstaltungen. Neue Produkte
Impressum		am Schluss des Heftes
IAS 10		Erscheint im gleichen Verlag: Ingénieurs et architectes suisses Bezug: IAS, rue de Bassenges 4, 1024 Ecublens, Tel. 021 693 20 98 <i>Philippe H. Bovy</i> Tester les manifestations exceptionnelles: le cas des JO Sydney 2000
Transports		

Ausblick auf Heft 24

Giovanni Martinola et al.
Schutzmassnahmen für Stahlbeton

Erich Wylser
Zur Prüfung von Druckfestigkeit von Betonproben

**Zum Titelbild: Labile Gleichgewichte**

Das Titelbild zeigt das Projekt der Architektengemeinschaft Fickert & Knapkiewicz zur Neugestaltung des Kerns von Uster. Ein Werkstattgespräch mit Axel Fickert und Kaschka Knapkiewicz lesen Sie auf Seite 4 (Bild: Fickert & Knapkiewicz).

Die S-Bahn Zürich, eine Erfolgsgeschichte



Zur Eröffnung der S-Bahn Zürich erschienene SI+A-Ausgabe 21 vom 24. Mai 1990 (vergriffen)

Wohlgelaunt dürfen die Verantwortlichen bei den SBB, beim Zürcher Verkehrsverbund und beim Kanton das Jubiläum eines erfolgreichen Werkes begehen. Die S-Bahn Zürich ist vor zehn Jahren in Betrieb genommen worden – und für uns Bürger nicht mehr wegzudenken. Man erinnere sich: Nicht nur dass aus grauen Vorortsstrecken urban anmutende durchnummerierte S-Bahn-Linien wurden. Neue Tunnels unter der Stadt liessen die Transportzeiten schmelzen, das dicht besiedelte Glatttal und die zweitgrösste Stadt im Kanton, Winterthur, rückten gleichsam näher an Zürich. Vorbei die Zeiten, als für die Bewohner des Sihltals die Stadtfahrt am Quartierbahnhof Selnau abrupt endete. Nun begannen die Doppelstockzüge zu rollen – im Halbstunden-, ja im Viertelstunden- und 10-Minuten-Takt. Der Hauptbahnhof erhielt ein zunächst labyrinthisch anmutendes unterirdisches Leben, und am Stadelhofen entstand ein Knotenpunkt, der bald die Titelseiten der Architekturzeitschriften in aller Welt zieren sollte. Kantonsfremde erkannte man daran, dass sie an den Haltestellen verzweifelt das Zonen-Tariffsystem zu durchschauen versuchten, während Schlaue rasch die Vorteile des Tarifverbunds zu nutzen lernten. Die Stadt Zürich wurde bahnmässig, was ihre Bewohner so oft beschwören: Weltstädtisch nämlich muten die Massen an, die sich nun zur Stosszeit auf den Perrons drängen, sich aus den alle paar Minuten heranschiessenden Züge ergiessen oder sie entern.

Im Gegensatz zu ausländischen S-Bahnen integrierte man die zürcherische in das bisherige Bahnnetz. Dies reduzierte nicht nur die Kosten – gerade 15 neue Streckenkilometer mussten gebaut werden. Die Verzahnung mit den Fernzügen wusste auch aus der Agglomeration in die übrige Schweiz Reisende zu überzeugen. Schon ein Jahr nach Inbetriebnahme verzeichnete die S-Bahn Zürich zwanzig Prozent mehr Passagiere; mit 400 000 an Werktagen ist ihre Zahl heute rund ein Drittel grösser als 1989. Nicht mit dem Mahnfinger und der Inkaufnahme von Unannehmlichkeiten verband sich die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Durch persönliche Vorteile, Zeit- und Komfortgewinn, gewann das neue Bahnsystem Pendler wie Pensionäre für sich.

Bei allem Erfolg: Eine Abnahme des motorisierten Verkehrs vermochte die S-Bahn nicht zu bewirken. Wie wir wissen, hat die Zunahme des Autoverkehrs in den letzten zehn Jahren alle Prognosen gesprengt. Längst ist bekannt, dass neu erstellte Strassen bald schon so verstopft sind wie die alten, die sie hätten entlasten sollen. Für den öffentlichen Verkehr, seien seine Auswirkungen auch ungleich weniger schädlich, gilt offenbar das Gleiche: Stehen komfortable Reisemöglichkeiten zur Verfügung, werden sie auch benützt. So dass man sich bisweilen fragt, wie viele Strassen, wie viele Schnellbahnen, wie viele Flugpisten wohl gebaut werden müssten, bis die Lust auf die grenzenlose Mobilität gestillt wäre.

Keinesfalls soll dies die Verantwortlichen davon abbringen, weiter in die S-Bahn zu investieren und die geplanten Fahrplanverbesserungen auch auf bisher weniger profitablen Strecken vorzunehmen. Denn: Wenn eines hoffnungsvoll stimmt, dann die Masse an jungen Leuten, die sich ganz selbstverständlich per Bahn an Arbeits- und Vergnügungstätten bewegt. Gerade für die jungen Agglomerationsbewohner soll das Benützen der Züge attraktiv sein. Sind sie es doch, die sonst bald im eigenen Wagen stadtwärts fahren.

Richard Liechti